



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

석사학위논문

다롄동북아국제항운중심 건설과 발전전략

Dalian Northeast-Asia International Shipping Center
Construction and Development Strategies

지도교수 곽규석



2010년 6월

한국해양대학교 대학원

물류시스템학과
최 화

본 논문을 최화의 석사학위 논문으로 인준함

위원장 남기찬 박사 인

위 원 곽규석 박사 인

위 원 신재영 박사 인



2010년 6월 21일

한국해양대학교 대학원

목 차

본문목차	i
그림목차	iii
표 목 차	iv
영문초록	v

I. 서론

1. 연구의 배경과 목적	1
2. 연구내용 및 방법	2

II. 다렌항의 항만발전현황

1. 항만의 기초시설현황	5
2. 물류발전현황	8
2.1 물동량	8
2.2 항만의 주요 업무	10
2.3 항로개발 현황	12
3. 항만운영 현황	13
3.1 터미널 운영	14
3.2 재무상황	16
4. 항만배후지	17

III. 다렌동북아국제항운중심 발전계획

1. 계획의 배경과 목적	21
2. 계획의 주요내용	23
3. 계획의 진행현황 및 발전전망	24
3.1 기초시설 및 운송망	24

3.2 항만간의 협력 -----	25
3.3 발전전망 -----	26
IV. 다렌항의 경쟁력에 대한 SWOT 분석 -----	27
1. 장점 -----	27
2. 단점 -----	30
3. 기회 -----	33
4. 위협 -----	34
V. 다렌항의 발전전략 -----	45
1. 물류비용 절감을 위한 새로운 항구의 개발 -----	45
2. 배후산업단지 건설 -----	46
3. 지역항만들의 통합 -----	47
4. 보세구 기능 강화 -----	49
VI. 결론 -----	50
참고문헌 -----	52



그림목차

그림 2-1. 다롄항과 항만배후지의 지리적 분포 -----	4
그림 2-2. 10년간 다롄항 컨테이너 물동량 변화 -----	8
그림 2-3. 따요완항의 전모 -----	15
그림 2-4. 다롄항의 철도운송망 -----	18
그림 4-1. 다롄보세항구 평면도 -----	32
그림 4-2. 환발해 3대 항만의 컨테이너 물동량 비교 -----	37
그림 4-3. 환발해 3대 항만의 화물 물동량 비교 -----	37
그림 4-4. 랴오닝성 항만 분포도 -----	39
그림 4-5. 잉커우항의 컨테이너 물동량 변화 -----	41
그림 4-6. 잉커우항의 주요 항만배후지 분포 -----	43
그림 4-7. 다롄항에 대한 SWOT 분석 -----	44



표 목 차

표 2-1. 다롄항 선석조건	6
표 2-2. 다롄항 컨테이너터미널 현황	7
표 2-3. 다롄항 수로현황	7
표 2-4. 2004년~2008년 다롄항 재무수치	16
표 4-1. 랴오닝성 4대 항만이 차지하는 컨테이너 물동량 비중	40



Dalian Northeast-Asia International Shipping Center Construction and Development Strategies

Cui Hua

Department of Logistics system
Graduate School of
Korea Maritime University

Abstract

The Port of Dalian is located at the southern Liaoning Province of north-eastern China. It is one of the biggest shipping centers in China and it has an ice-free natural deep-water harbor. It's hinterland is the most important industrial center of the country. Dalian is one of the largest ports in China and is well positioned to be a shipping center for Northeast Asia. Dalian city's strategy to grow from a major seaport along the northeast coast of China to an international hub for Northeast Asia was approved by the central government and is now a part of national development plan. Dalian stands out for its geographic advantage, convenient transportation and open economy.

From 2003 to 2008, a total of 37.9 billion yuan of investment had been used in building and improving seaport facilities in Dalian, 7.2 times of the total investment in the previous 53 years. In 2008, the Dalian Port

saw throughput of 246 million tons of bulk cargo and 4.52 million containers, increasing two and 2.7 times respectively compared with 2002.

The port construction dominates development in regional economics and projects under construction should be carefully designed and planned and become first-class in the region. The objective of this paper is to purpose some development strategies for Dalian international shipping center construction after analysing the competition environment and Pros and cons of Dalian port.



I. 서 론

1. 연구의 배경과 목적

지난 2007년 중국국가발전개혁위원회는 “다롄동북아국제항운중심발전계획”(大連東北亞國際航運中心發展規劃)을 정식으로 통과시켰는데 이는 국가가 지난 2003년에 발표한 “동북공업기지진흥사업” 발전전략의 일환이라고 볼 수 있다. 동북3성 지역은 에너지, 원자재, 대형장비제조 및 양곡생산을 위주로 하는 중국의 중요한 중공업기지로써 이 지역의 경제를 부흥시키는 것은 중국경제발전의 큰 동력이 될 뿐만 아니라 지역 항만들의 발전에도 수많은 기회를 가져다주게 된다. 항만의 발전과 지역경제 발전은 긴밀히 연결되어 있기 때문에 다롄항의 발전 또한 항만배후지인 동북3성과 내몽골 지역의 경제성장에 필수적인 요소가 된다.

국제항운중심은 단순한 해상운송중심이 아니라 여러 가지 운송수단이 복합적으로 존재하는 종합물류중심이며 신속하고 정확한 정보통신망과 금융서비스망, 그리고 다양한 수송채널로 항만과 배후지를 긴밀히 연결시키는 경제적 중추라고 말할 수 있다.

다롄항은 그 역사적 배경, 지리적 우세 및 천혜의 자연조건으로 동북아국제항운중심으로서의 기본요소를 갖추고 있다. 하지만 세계 각국의 국제항운중심 항만들과 비교해 보았을 때 여전히 큰 격차가 존재하고 있으며 명실상부한 국제항운중심으로 거듭나기 위해서는 아직도 풀어야 할 과제들이 많이 남아있다. 또한 같은 발해지역에 자리한 텐진항과 칭다오항도 국제항운중심건설을 발전전략으로 내세우고 있고 랴오닝(遼寧)성

내의 항만들도 불과 몇 년 사이에 눈에 띄는 발전을 가져와 다롄항의 경쟁 지위를 위협하고 있어 지역 항만들의 항만자원을 성공적이고 효과적으로 통합하는 데도 많은 시일이 걸릴 것으로 예상된다.

본 연구의 목적은 다롄항이 국가의 동북공업기지 재건사업과 동북아국제항운중심건설이라는 거대한 기회 앞에서 다롄항 자체의 발전뿐만 아니라 항만배후지의 경제발전, 더 나아가서 중국경제의 발전에 긍정적인 영향을 미칠 수 있는 동북아의 항운중심으로 성장하기 위한 발전전략을 제시하는 것이다.

2. 연구내용 및 방법

이 논문은 다롄항이 동북아국제항운중심으로 거듭나기 위한 발전전략을 연구하기 위하여 우선 현재 다롄항의 기초시설현황, 물류현황, 항만배후지, 운영체제 등에 대한 자료들을 수집, 연구하였고 이러한 자료들을 바탕으로 다롄항의 국제해운중심 발전가능성에 대해 알아보았다.

다음은 정부가 “다롄동북아국제항운중심발전계획”을 발표하게 된 배경과 목적, 발전계획의 주요내용 및 발전전망, 그리고 다롄항의 건설현황에 대해 연구하였다.

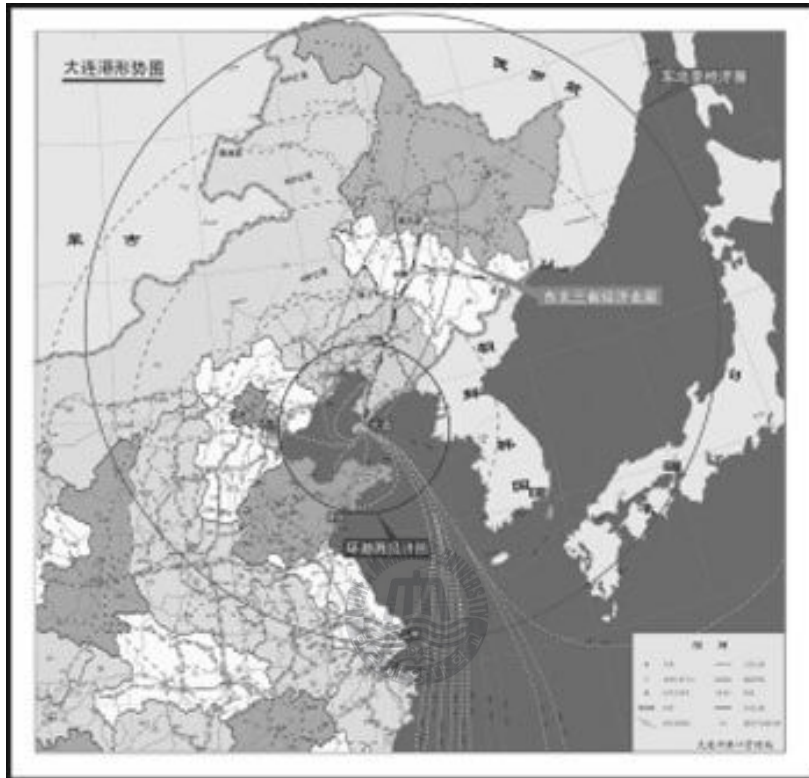
이어서 본 논문은 다롄항에 대한 SWOT분석, 즉 다롄항의 장점과 단점, 그리고 다롄항이 직면한 기회와 위기에 대한 분석을 통하여 다롄항의 국제항운중심 건설에 존재하는 문제점을 알아보았으며 다롄항이 비록 국가정책의 혜택으로 항만발전의 거대한 기회를 잡았지만 국가정책만 믿고 안일하게 대응해서는 안 되며 반드시 위기의식을 갖고 항만발전에 충

력을 기울여야 하는 필요성을 제기하였다.

마지막으로 SWOT분석 결과에 의해 다롄항이 동북공업기지 진흥사업의 든든한 뒷받침이 되고 명실상부한 동북아국제항운중심으로 거듭날 수 있는 발전전략을 제시하였으며 그 과정에서 반드시 유의해야 할 점들도 제기하였다.



II. 다롄항의 항만 발전현황



<그림 2-1> 다롄항과 항만배후지의 지리적 분포

다롄항은 중국 랴오둥반도(遼東半島)의 남단에 위치해 있고 동쪽은 황해, 서쪽은 발해, 남쪽은 산둥반도(山東半島)를 마주하고 있어 3면이 바다로 둘러싸여 있으며 북쪽으로는 랴오닝성(遼寧省), 지린성(吉林省), 헤이룽장성(黑龍江省) 및 내몽골자치구(內蒙古自治區)를 포함한 광활한 항만배후지를 가지고 있다. 다롄항은 또 중국 동북지역과 일본, 한국, 러시아 및 동남아를 연결하는 연결고리에 자리하고 있어 오랫동안 줄곧 중국

동북지역 대외경제개방의 창구역할을 해왔다. 다롄항은 여전히 천혜의 자연조건으로 동북아 경제권의 중심지 역할을 담당하고 있으며 중국의 가장 큰 컨테이너 환적항 중의 하나로서 중국 동북지역 수출컨테이너 환적물동량의 90%이상을 담당하고 있다.

지리적 우세, 자연환경 우세, 도시기능 우세 및 보세항구(保税港区)정책 우세 등은 다롄항을 중국 동북지역이 세계로 나아가는 가장 가까운 해상통로로 만들었으며 현재 세계 각국의 50여개 해운회사들이 다롄항에서 거의 100개에 달하는 컨테이너 정기항로를 개설하였다. 2009년 말, 다롄항의 화물물동량은 처음으로 2억 톤을 넘었고 전년도에 비해 10%가량 증가하였으며 컨테이너 물동량도 455.2만 TEU로 전 세계적인 경제불황 속에서도 꾸준한 상승세를 이어나갔다.

1. 항만의 기초시설 현황



다롄항은 본항인 다롄항과 신항인 따요완(大窯灣)항으로 구성되어 있다. 현재 다롄항에는 현대화 전용 선석 84개가 있고 그 중 만 톤급 이상의 선석이 54개이다(표 2-1 참조).

다롄항의 컨테이너 선석은 13개이고 평균 수심은 14m이며 최대 수심은 17.8m에 달한다. 10만 톤급 컨테이너 선석은 6개이고 1만 TEU급 컨테이너선이 정박할 수 있다. 현재 건설 중인 따요완 3기 공정이 모두 완공되면 다롄항의 총 안벽길이는 6km에 달하고 연간 처리능력은 800만~1000만 TEU에 달할 것으로 예상된다(표 2-2 참조).

<표 2-1> 다렌항 선석조건

회사	업무내용	부두시설	선석조건	정박능력
Dagang	하역위주, 수로운송	-	심수 선석 4개	6만 톤급
Xingang	유류 액체화학품 하역	잔교식 부두 4개, 평행식 부두 1개	1000톤~30만톤 선석 10개	5000톤~30만 톤급 원유선박 및 1000톤~8만 톤급 유류품 선박
Siergou	원유, 액체화학품, 동식물유의 하역, 운송, 보관, 환적	30만 톤급 원유부두	-	30만 톤급 초대형 유조선
Xianglujiao	잡화, Ro-Ro 여객운송	-	생산성 선석 9개	-
Sanliang	양곡환적	-	8만 톤급 선석 1개; 5만 톤급 선석 2개; 2만 톤급 선석 2개; 3천 톤급 선석 1개	-
Gangwu	수출화물 보관, 환적, 가공 및 구매/판매대행	-	6개 심수 선석, 그 중 석탄 전용선석 1개, 잡화선석 3개, Ro-Ro 선석 2개	-
Heizuizi	철강석, 목재, 수산물 하역 위주 벌크부두	-	선석 8개	6000톤급 선박
Kuangshi	수입 광석화물	선석길이 450m, 전면수심 23m	30만 톤급 광석 전용선석 1개, 10만 톤급 해수 유통 선석 1개	5만~30만 톤급광석 선박, 1~10만 톤급 만적 선박

<표 2-2> 다롄항 파요완 컨테이너터미널 현황

공정	운영자	선석	안벽길이	야드㎡	수심	처리능력(TEU)
1기	DCT	5	1500m	47만	14m	230만
2기	DPCM	6	2097m	-	16m	300만
3기	DICT	7	2100m	-	16m	300만

다롄항에는 현재 7개의 수로가 있고 그 중 자연수로가 3개이며 총 길이는 18,500m이다(표 2-3 참조).

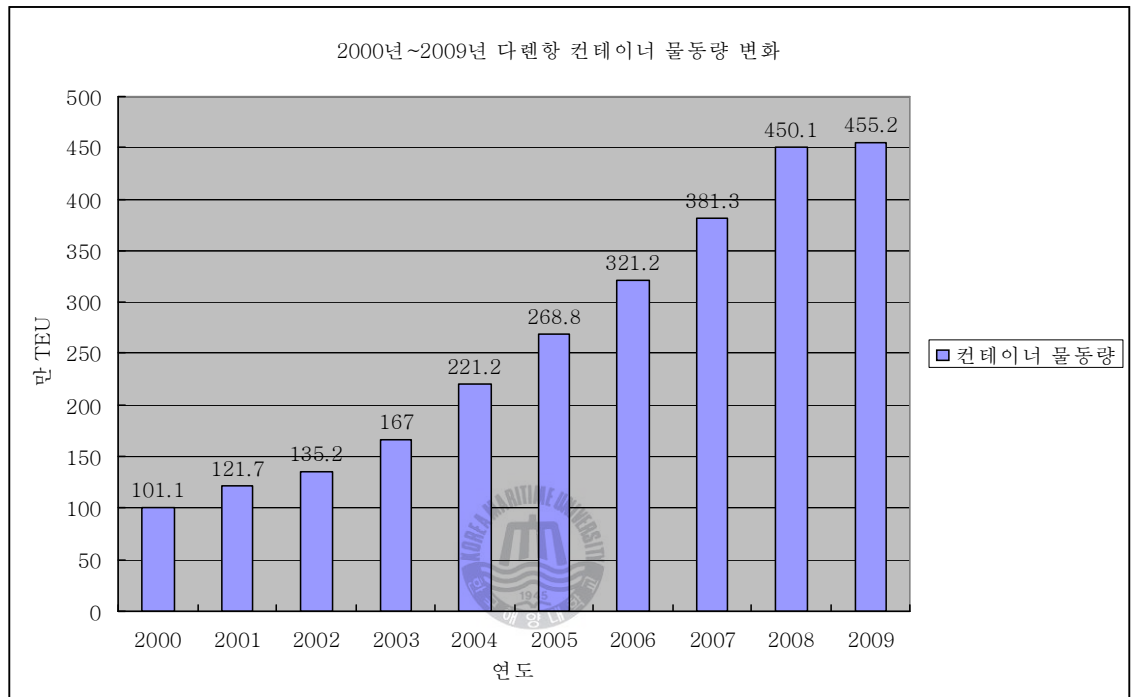
<표 2-3> 다롄항 수로 현황

회 사	수심(m)	너비(m)
Dagang	10	270
Siergouzhanqiao	9.5	120
Ganjingzi	9	180
Xianglujiao	8	100
Xingangyuanyoumatou	17.5	300
Dayaowan	10.7	210
Dalianwanmatou	9.5	100

다롄항은 2003년부터 2008년 사이에 항만 기초시설 건설에 약 184.4억 위엔을 투자하였고 연이은 대형 전용부두의 건설은 다롄항의 핵심 경쟁력을 향상시키고 국제항운중심 핵심항구로서의 기본 형태를 완성해 나가고 있다.

2. 물류발전현황

2.1. 물동량



<그림 2-2> 10년간 다렌항 컨테이너 물동량 변화

2008년 다렌항은 화물물동량 1.85억 톤을 달성하였고 전년도에 비해 11.9% 증가하였으며 컨테이너 물동량은 450.1만 TEU로서 전년도 대비 18.1% 증가하였다. 다렌항은 2009년 12월 28일 기준으로 화물물동량 2억 톤을 돌파하였으며 2010년 제1분기 화물물동량은 5819.5만 톤, 컨테이너 물동량은 116.7TEU를 처리함으로써 각각 21.2%와 19.6%의 성장률을 보이고 있다.¹⁾ 다렌항은 2010년과 2020년의 목표 화물물동량을 각각 2.5억

1) PDA(대런항그룹)

톤과 3.93억톤으로, 그리고 컨테이너 물동량은 각각 800만 TEU와 1700만 TEU로 잡았다. 다롄항의 컨테이너 물동량의 90% 이상은 파요완에서 처리되고 있다.

다롄항 컨테이너 물동량의 대부분은 수출화물 컨테이너로 구성되었고 국내화물 컨테이너 비중이 크지 않았다. 그러나 2008년 말, 미국 발 금융 위기의 영향으로 2009년 다롄항의 수출컨테이너 물동량은 크게 줄어든 반면 국내 컨테이너 물동량은 95.9 만 TEU로서 전년도에 비해 30%나 증가하였다. 배후지와의 거리, 단순한 운송형태 등은 다롄항의 국내물류 운송에 불리하게 작용해왔으나 세계적인 경제위기가 불어 닥칠 때 국내 화물운송이 다롄항의 아주 중요한 성장점이 된 것이다.

다롄항에서 동북 각지까지의 국내 컨테이너 항차는 매주 50여차이다. 현재까지 다롄항은 광저우(广州), 상하이(上海), Ningbo(宁波), 칭다오(青岛), 장저우(漳州), 쉐저우(泉州) 등 9개의 국내 컨테이너 정기선 항로를 갖고 있으며 COSCO 등 6개 선사가 공동으로 운영하고 있다. 다롄항은 또 단둥(丹東), 룡커우(龍口), 친황다오(秦皇島), 진저우(錦州), 웨이하이(威海) 등의 국내 컨테이너의 환적업무를 수행함으로써 2009년 국내 컨테이너 물동량을 2배나 증가시켰다.²⁾ 또한 국내 컨테이너 해상-철도 복합운송도 중국 남북물류의 중요한 수단이 되고 있다. 2010년, 국내 터미널회사인 중해터미널(中海碼頭)은 다롄항에 2개의 컨테이너 운송간선을 증가시킬 예정이어서 올해에도 다롄항의 국내 컨테이너 물동량은 크게 증가할 것으로 전망된다.


다롄항은 또 컨테이너 환적화물 물동량을 증가시키기 위해 끊임없이 노력해왔다. 그 결과 세계적인 컨테이너 선사인 APL(American

2) 중국교통부

President Lines)이 해외로부터 일부 국제환적화물을 다롄항으로 전이하였고 스위스의 MSC (Mediterranean Shipping Company S.A.)도 환발해 지역의 일부 환적업무를 다롄항으로 전이시켰다. 이 밖에도 중국해운컨테이너(China International Marine Containers)가 미국서부간선의 여러 컨테이너 선박들이 다롄항에서 환적하면서 적지 않은 물동량을 제공하였다.

2.2. 항만의 주요업무

다롄항의 배후지는 중국의 중요한 에너지, 원자재 및 양곡 생산지이므로 다롄항은 주로 원유, 석탄, 철광석, 양곡 등의 운송, 보관 및 하역을 주요업무로 하고 있다.



1) 다롄항은 중국 동북지역에서 가장 중요한 컨테이너 중추항이며 중국 제2대 컨테이너 환적항이다. 중국 동북지역의 90%이상의 수출컨테이너가 다롄항을 통해 환적되며 해상-철도 복합운송량도 국내 연해 항구들 중에서 선두를 차지한다. 다롄항은 파요완 컨테이너 터미널의 건설을 기반으로 향후 동북지역 컨테이너 중추항으로서의 지위를 굳건히 다지고 있다.

2) 다롄항은 중국동북지역에서 가장 큰 유류 및 액체화학품 화물처리기지이고 전국에서 가장 큰 30만 톤급 원유부두를 갖고 있어 VLCC 초대형 유조선을 처리할 수 있으며 연간 처리능력이 5700만 톤에 이른다. 한창 건설 중인 새로운 원유부두 수심이 27미터로 50만 톤급 초대형 유

조선 처리도 가능하다. 현재 두 외국회사의 아시아-태평양지역 원유무역 환적기지가 다롄항에 자리를 잡았으며 다롄항의 원유환적 업무망은 이미 일본, 한국, 베트남, 싱가포르, 말레이시아 등 국가를 포함하고 있다. 2009년도 다롄항의 원유환적 물동량은 930만 톤으로 전년에 비해 100% 증가하였으며 유류제품 물동량은 4000만 톤으로 전년도에 비해 20%나 증가하였다. 3)

3) 다롄항은 중국 북방지역의 광석화물처리중심으로서 국내 최대의 30만 톤급 광석터미널을 갖고 있으며 동북지역의 가장 중요한 잡화화물 환적중심으로서 2010년에는 처리능력이 3000만 톤에 달할 것으로 예상된다. 2009년 다롄항 광석터미널이 처리한 초대형 광석선박 수는 국내 연해항구 중에서도 단연 선두를 차지하였다. 세계 최대의 철광석회사인 브라질 CVRD(Cia Vale do Rio Doce)와 호주의 리오틴토(Rio Tinto)가 공동으로 보세광석기지를 형성하였으며 이로 인해 국내의 철강회사들까지도 다롄항을 자신들의 환적항으로 이용하게 되었다. 다롄항의 광석운송 업무는 이미 전통적인 동북 배후지에서 화북일대로 확장하였고 2009년 허베이성(河北省)이 형성한 환적물동량만 하더라도 1200만 톤에 달하여 북중국의 최대 광석 환적항으로 자리매김을 하였다. 또한 CVRD는 다롄항과 손잡고 다가오는 2020년까지 북중국 광석처리중심 기지를 건설하기로 하였다.

4) 다롄항은 또한 동북지역의 가장 중요한 잡화화물 환적중심이기도 하며 2010년의 통과능력은 약 3000만 톤에 이를 것으로 예상된다. 다롄

3) PDA기업발전부

항은 창고와 야드시설이 충분하고 현대화한 하역장비들이 있으며 정점(定点), 정선(定線), 정차(定次)의 강철순환열차가 해상 잡화 정기선과 효율적으로 연결되어 완전한 물류서비스 시스템을 형성하고 있다.

5) 다롄항은 동북지역에서 가장 경쟁력이 있는 양곡환적중심으로서 보관능력이 80만 톤에 달하고 연 평균 300만 톤의 수입양곡과 1000만 톤의 수출양곡을 처리하고 있다. 8만 톤급 양곡부두는 모든 작업을 컴퓨터로 통제하고 있고 운송작업 라인의 효율이 시간당 1000톤에 달하여 고객에게 양질의 물류서비스를 제공하고 있다.

6) 다롄항은 환발해(環渤海) 지역의 여객과 화물 RO-RO 운송 중심지이며 동북아의 자동차제품 처리중심이다. 다롄항의 연간 여객 유동량이 600만 명이고 RO-RO 방식으로 운송되는 차량은 100만 대에 달한다. 또한 국내에서 가장 전문화 정도가 높은 자동차 전용 부두가 있으며 세계에서 가장 큰 RO-RO 선박을 정박시킬 수 있고 연간 통과능력은 76만 대에 이른다.

2.3. 항로개발 현황

다롄항은 현재 전 세계 160여개 국가와 지역의 300여개 항만과 연결되어 있으며 87개의 국제, 국내 컨테이너 항로를 갖고 있고 2010년 1분기에만 국제항로 2개와 국내항로 1개를 추가하였다.

2009년 4월, 중해터미널회사(China Shipping Terminal Development Co. Ltd)는 다롄항에 8500~9500 TEU 선박을 투입하여 기존의 중동항로

를 유럽항로로 업그레이드시켰다. 또 사상 처음으로 남미 선박이 다롄항에서 다롄-지중해 항로를 개통하여 6500 TEU 선박 6척과 5500 TEU 선박 2척을 운영하고 있다. PIL (Pacific International Lines)은 다롄항에서 동아프리카 항로를 개척하였으며 이는 다롄항 최초의 아프리카 직항항로이기도 하다.

다롄항의 부단한 노력 끝에 국내 컨테이너 운송기업인 상하이 ZGXL 해운회사(中谷新良海運)가 다롄항을 환발해 운송의 환적항으로 확정하였으며 다롄에서 상하이, 닝보까지의 국내 컨테이너 항로를 개통하였다. 이외에도 다롄항은 연이은 선사들과의 합작으로 황푸(黃浦), 윈저우(溫州)까지의 직항항로를 개통하였다.⁴⁾ 끊임없이 늘어나는 컨테이너 국내항로와 선양(沈陽), 창춘(長春), 지린(吉林) 등 지역에 건설한 내륙 컨테이너 기지는 고객을 위한 보다 저렴한 물류망을 구축하였으며 더 넓은 배후지의 더 많은 국내화물을 다롄항으로 집결시켰다.

2010년 3월, 일본의 MOL(Mitsui O.S.K. Lines, Ltd.)의 남미행 컨테이너 선박이 다롄항에서 출항하면서 다롄항은 처음으로 남미컨테이너정기 선항로를 개통하게 되었다. 이 회사는 12척의 3000~5000 TEU의 선박을 투입할 예정이다.

2010년 4월, 싱가포르의 Mariana Express Lines는 다롄항에서 호주와 필리핀 자영항로를 개통하였으며 총 5척의 선박을 투입하였다. 이리하여 다롄항은 또 하나의 국제항로를 추가하게 되었다.

3. 항만운영 현황

4) 중국국제해운네트워크

2003년 4월, 다론헡무국(大連港務局)은 시장경제의 수요와 경쟁 요구에 따라 행정관리 기능에서 벗어난 기업형태의 다론헡그룹유한공사(大連港集團有限公司, PDA)로 변신하였다. 2007년 말까지 다론헡의 대외합자합작(對外合資合作)기업은 총 34개에 이른다.

3.1 터미널 운영

다론헡은 10여 년 전부터 시작된 따요완(大窯灣) 1기, 2기, 3기 공정을 통해 대대적인 터미널 건설을 진행해 왔으며 따요완보세구(保稅區)를 포함한 종합물류단지를 형성하였다. 다론헡은 현재 미국 ProLogis사와 공동으로 투자하여 따요완 보세물류단지를 운영하고 있다.

1) 다론헡컨테이너터미널회사(DCT)는 다론헡 따요완 제1기 공정으로서 1996년 7월, 다론헡그룹(PDA)과 싱가포르 항만공사(PSA)가 40억 위안을 공동 투자하여 설립한 수출컨테이너 터미널회사이며 1997년부터는 세계 최대 선사인 덴마크의 Maersk도 DCT의 주주로 참여하고 있다. DCT는 최첨단 CITOS-1 시스템을 도입하여 컨테이너 작업효율을 크게 향상시켰으며 연간 처리능력이 230만 TEU에 이른다. 이 회사는 국내 최초의 컨테이너터미널 합자회사로서 세간의 이목을 집중시켰다.

2) 다론헡항만컨테이너터미널(DPCM)은 따요완 제2기 공정으로서 2004년 9월, 다론헡컨테이너주식회사와 PSA, Maersk, COSCO가 8억 위안을 투자하여 설립한 회사이며 다론헡의 또 하나의 국제화 컨테이너터미널회

사이다. 이 회사는 현재 4개의 선석을 갖고 있고 2개의 선석이 건설 중에 있으며 2010년과 2011년 사이에 완공될 것으로 보인다. 현재 4개 선석의 연간 처리능력은 135만 TEU이며 공정 완공 후에는 300만 TEU에 달할 것으로 전망된다. DPCM은 현재 세계 각국의 30여개 선사와 업무 관계를 형성하고 있다.



<그림 2-3> 파요완항의 전모

3) 다롄국제컨테이너터미널(DICT)은 파요완 제3기 공정으로서 2007년 10월, 다롄항컨테이너주식회사, 중해터미널과 일본의 NYK가 40억 위엔을 투자하여 설립한 중외합자회사이며 최대 12만 톤급 선박이 정박할 수 있고 10만 톤급 선석 3개, 7만 톤급 선석 2개와 top+시스템 도입으로 파요완 남쪽에서 면적이 가장 크고 가장 잠재력이 있는 컨테이너 터미널로 손꼽힌다. 현재 DICT는 2개의 선석이 완공되어 운영 중이며 나머지 3개

선석은 건설 중에 있다.

4) 다롄대항중해컨테이너터미널(DDCT.CS)은 1999년에 설립되었으며 DCT, 중해터미널, 다롄항그룹(PDA)과 싱가포르 PSA가 공동 투자하여 설립한 합자회사이다. 이 회사는 다롄에서 황푸까지, 다롄에서 상하이까지 항로를 주요노선으로 하면서 주강삼각주, 장강삼각주 및 발해만을 서로 연결하여 3대 지역을 관통하는 운송체계를 구축하였다.

3.2. 재무상황

<표 2-4> 2004년~2008년 다롄항 재무상황

단위(천위엔)	2004	2005	2006	2007	2008
영업수입	1,102,749	1,269,376	1,545,122	1,570,136	1,586,512
경영수익	416,720	476,039	699,997	581,218	843,634
주주수익(RMB)	367,878	419,655	631,567	611,368	779,614
주당수익(HKD)	N/A	N/A	0.24	0.23	0.30
주당순자산(위엔)	N/A	N/A	1.83	3.10	2.17
ROE	19.48%	17.91%	11.78%	10.58%	12.26%
자산수익률	7.00	5.96	6.49	6.42	7.65

2006년 4월 28일, 다롄항은 홍콩주식시장에 상장하여 동북지역에서 최초로 해외시장에 상장한 기업이 되었으며 국내 항만들 중에서는 두번째로 홍콩주식시장에 뛰어들었다. 2007년 말까지 다롄항이 실제 사용한 해외자본은 약 28억 위엔이고 실제 사용한 국내자본은 약 10억 위엔이었다.⁵⁾ 1985년부터 2007년까지 다롄항의 화물물동량이 4배로 증가하고 컨

테이너 물동량이 127배나 증가하여 다롄항의 총자산이 45배로 늘어났으며 자산총액은 247억 위엔으로 전국 연해항구들 중에서 3위를 차지한다.

다롄항이 1986년부터 2000년까지 15년 동안 항구건설에 투자한 금액은 43억 위엔에 불과하며 매년 평균 3억 위엔 미만인 투자액이다. 그러나 2003년부터 다롄항의 항구건설은 최고조에 이르렀고 2003년 한해에만 20.9억 위엔을 투자하였다. 그 후 매년 투자금액이 증가하여 2004년에는 36.4억 위엔, 2005년에는 50.5억 위엔, 그리고 2006년에도 50억 위엔을 초과하였으며 2007년까지 5년 사이에 150억 위엔이 넘는 투자를 하였으며 이 금액은 또 다른 다롄항을 건설하는 금액에 상당한다. 2009년 다롄항의 자본지출은 20억 위엔이었고 향후 3년간 터미널 건설로 매년 10억 위엔이 증가할 것이다. 2009년 다롄항의 순이익은 약 5.9억 위엔이며 2010년에는 8.1억 위엔으로 증가할 것이다. 6)



4. 항만배후지

다롄은 동북아경제권에서의 지리적 위치가 매우 유리하다. 다롄을 중심으로 1000km를 반경으로 원을 그리면 중국의 동북, 화북뿐만 아니라 일본, 한국, 러시아도 그 범위에 속하게 된다. 헤이룽장성, 지린성, 랴오닝성 및 내몽골자치구 동부를 포함한 다롄항의 핵심 배후지의 총면적은 125만km²로서 전국 면적의 12.9%를 차지하고 인구는 약 1.2억이다. 동북3성과 내몽골 지역에는 풍부한 자연자원과 양호한 사회기반시설이 있으며 중국의 자원, 야금, 석유, 제조업, 조선, 식량, 목재의 중요한 생산기지이

5) 대련시금융발전국

6) 21세기경제보도(2009.10)

다. 또한 중국 최대의 유전인 다칭(大慶)유전이 배후권역에 위치하고 있어 석유화학공업과 중화학공업을 위한 산업항으로 발달하였으며 중국 최대의 조선능력을 보유하고 있다.

동북3성과 내몽골 지역에서 다롄항을 통해 운송되는 주요 화물은 석유, 양곡, 잡화 등이 있으며 각각 총 화물물동량의 47.4%, 16.2%, 16%를 차지한다. 그리고 금속광석, 강철, 석탄, 화학비료 및 비금속광석 등의 물동량도 매년 100만~250만 톤에 이른다.



<그림 2-4> 다롄항의 철도운송망

현재 헤이룽장성의 해상운송 화물의 약 95%, 지린성 해상운송 화물의

약 67%가 다롄항을 통해 운송되고 있고 내몽골자치구 동부의 해상운송 화물의 약 70%가 다롄항을 통해 운송되고 있다. 랴오닝성의 일부 화물이 잉커우항, 단둥항, 진저우항 등 성내(省内) 기타 항만들을 통해 운송되는 것을 제외하고는 동북지역 해상운송 화물의 대부분은 다롄항을 통해 환적되고 있다.

다롄항은 이미 선양, 창춘, 남창춘, 옌지, 하얼빈, 톈랴오, 만주리 등 7개의 직통 컨테이너 열차를 개통하였으며 내륙 배후지를 연결하는 해상-철도 복합운송 물류망의 초보적인 형태를 갖추고 있다.

중국정부는 2010년 동북3성의 경제발전속도가 10%에 달하고 GDP는 약 2.7억 위안이 될 것이며 약 4.5억 톤의 화물량이 발생할 것으로 예측하였다.



Ⅲ. 다롄동북아국제항운중심발전계획

2007년 8월 30일, 국가발전개혁위원회는 정식으로 “다롄동북아국제항운(航運)중심발전계획”을 통과시켰다. 중국정부는 다롄항에 대한 투자와 개발을 통해 동북 옛 공업기지 진흥사업에 박차를 가하고 있으며 랴오닝성 정부도 성(省) 내 연해항구 발전을 추진하는 정책을 내세워 다롄항과 랴오닝성 기타 항만들의 자원통합과 배치를 통해 다롄항을 국제적인 물류중심으로 성장시킴으로써 지역경제 발전을 추진시키기 위한 노력을 하고 있다.

항운중심의 건설은 그 지역의 경제발전과 긴밀히 연결되어 있다. 중국정부는 상하이항, 다롄항, 텐진항에 대한 항운중심건설 전략을 제기하였는데 이는 각각 상하이푸둥경제개발구, 텐진발해신구(渤海新區)와 동북공업기지, 이 세 가지 경제발전 지역과 서로 맞물린다. 이것은 항운중심의 건설은 독립적인 항만발전 전략이 아니라 지역경제와 국가경제 발전의 중요한 구성요소임을 말해준다.

이러한 사실은 현재 세계적으로 유명한 항운중심인 런던, 로테르담, 홍콩과 싱가포르의 경우를 살펴보아도 쉽게 알 수 있다. 이 항만들이 국제항운중심으로 발전하기까지는 깊은 역사적 원인과 경제적 요소가 존재하였고 모두 해상운송이 발달한 국제대도시를 핵심으로 하고 있으며 세계경제와 무역의 중심지이기도 하다.

우선 런던의 경우는 영국공업혁명과 식민지경제발전의 산물이라고 할 수 있으며 지금까지 몇 백 년의 역사를 가지고 있다. 오늘날의 런던항은 물류의 규모나 물동량 규모뿐만 아니라 전 세계 범위 내에서의 운송자원 배치와 운송전략 면에서 세계 최고의 항운중심이라고 할 수 있다. 로테

르담은 2차 세계대전 후 유럽경제발전에 따라 성장한 제2세대 항운중심이라고 할 수 있다. 이런 항운중심은 거대한 물동량, 다양한 터미널 형태를 갖고 있으며 배후지 산업의 발전이 전체 항만의 규모를 뒷받침하고 있다. 1970년대에 이르러서는 아시아경제가 눈부신 발전을 이루고 컨테이너운송이 활성화되면서 홍콩과 싱가포르 등 컨테이너 환적을 주요 특징으로 하는 항운중심들이 탄생하였다. 7)

2010년 3월 8일, 중국은 “세계국제항운중심경쟁력지수”를 발표하였는데 다롄항은 세계 50개 항만 중 18위를 차지하였으며 중국의 항만으로는 홍콩, 상하이, 텐진 다음으로 4위를 기록하였다. 순위에 들어간 중국 항만은 그 외에도 광저우, 선전(深圳), 닝보, 칭다오, 시아먼(廈門) 등이 있다. 이 보고서는 전 세계 660여개 항구도시들 중에서 런던, 도쿄, 홍콩, 뉴욕, 상하이, 싱가포르, 함부르크, 로스앤젤레스, 로테르담, 부산 등 50여개 국제해운중심도시를 선별하여 조사하였다. 이 보고서의 경쟁력 순위 10위에 들어간 항만으로는 런던, 도쿄, 홍콩, 뉴욕, 상하이, 싱가포르, 함부르크, 로스앤젤레스, 로테르담, 부산 등이다. 8)

이 보고서는 또 상하이를 선두로 하고 홍콩-광저우-선전, 그리고 텐진-다롄-칭다오를 양익(兩翼)으로 하는 중국의 국제항운중심 구조는 어마어마한 잠재력과 발전가능성을 갖고 있다고 전망하였다.

1. 계획의 배경과 목적

통계자료에 따르면 중국항만의 화물물동량은 100만 톤마다 1억 위엔

7) 孙宏(2010:2)

8) 대련일보

이상의 GDP를 산출시키고 2000명의 일자리를 창출한다고 한다.⁹⁾ 이렇듯 지역 경제의 발전과 항만의 발전은 상부상조하는 관계라고 할 수 있다.

중국은 크게 3개의 경제구역으로 나눌 수 있는데 바로 주강삼각주, 장강삼각주와 동북3성이다. 지난 2003년 8월, 국무원(國務院)은 그동안 경제발전속도가 비교적 낮았던 동북공업기지에 대한 재건계획을 발표하고 석유, 화학, 자동차, 수출입무역, 관광 및 경공업을 중점적으로 발전시켜 중국경제의 새로운 성장점을 모색하기로 하였다. 2007년 동북 지역의 수출입 무역총액은 871억 달러로서 전국 수출입 무역총액의 4%를 차지하였으며 그 중 수출총액은 515억 달러, 수입총액은 356억 달러를 달성하였다.

다롄의 지리적 위치와 역사적 공헌, 천혜의 자연조건과 도시의 이미지 등 요소를 고려해 보았을 때 다롄항을 동북경제발전의 핵심항만으로 발전시키는 것은 어찌면 당연한 결과라고 할 수 있다. 다롄의 철도와 고속도로는 동북3성 주요 도시들과 연결되어 있고 그 중 하얼빈-다롄 구간 고속도로 및 철도는 핵심 노선의 역할을 하고 있다.

다롄 동북아 국제항운중심 건설의 가장 우선적인 목적은 다롄항의 직접적인 배후지인 동북공업기지 재건의 요구에 따라 다롄항을 동북아의 허브항과 복합형 국제항운중심으로 건설하는 것이다. 창싱도(長興島), 파요완, 난위완(鮎魚灣), 다롄완을 중심으로 하는 일도삼만(一島三灣) 핵심항구(區)를 건설하고 지역 항만들의 자원을 통합함으로써 6대 중심, 3대 기지, 4대 시스템을 구축하여 항만경쟁력을 향상시키는 것이다. ¹⁰⁾

9) 중국통계국

10) 장요광(2006:19-22)

2. 계획의 주요내용

국제항운중심이란 경제와 금융 및 무역중심을 기반으로 하고 있고 컨테이너운송을 위주로 하는 국제물류 허브항이다. 국제 항운중심은 다음과 같은 특징을 가지고 있다. 첫째, 항만의 수출입 총액이 중심도시의 GDP에서 차지하는 비율이 높다. 둘째, 깊은 수심의 컨테이너 허브항으로서 컨테이너화 수준이 높으며 일반적으로 수백만에서 수천만 TEU의 규모에 이른다. 셋째, 항만시설이 고도로 현대화되고 항만관리가 고도로 전자화되어 있으며 항만과 배후지 사이에 편리한 운송네트워크가 형성되어 있다. 넷째, 중심도시의 정책과 환경이 우수하고 자유무역항 정책을 실시하거나 또는 부분적으로 자유항 특성을 가진 보세구 정책을 실시하는 것이다. 11)

다롄 동북아 국제항운중심 발전계획은 10년 내지 20년 사이에 다롄 주요완 보세구를 중심으로 랴오닝성 항만들에 대한 통합을 완성함으로써 완벽한 인프라체계와 종합운송시스템 및 해상운송 서비스 시스템을 구축하고 지역 내 항만들의 자원을 합리적으로 배치하며 소모적인 경쟁을 완화시켜 물류서비스 기능과 업무효율을 향상시킴으로써 항만의 경쟁력을 발전시키는 것이다. 이 발전계획을 통해 다롄항과 그 주변의 항만들은 유기적으로 연결되어 하나의 큰 항구군(港口群)을 형성하게 되며 다롄항은 국제적, 지역적 경쟁지위를 확보하여 동북지역의 대외경제개방과 동북공업기지재건에 중요한 견인차 역할을 하게 될 것이다. 12) 또한 동북아 국제 항운중심으로 발전하기 위해서는 현대화 서비스를 발전시켜 물

11) 백문화(2002:4-7)

12) 辽宁省人民政府办公厅关于印发辽宁省沿海港口布局规划的通知

류, 금융, 정보, 통관 등 항만업무를 완수하는 종합적인 서비스체계를 형성해야 한다. 다롄항은 다요완 보세구의 유리한 경제 환경 조건을 적극 활용하여 보세구만의 정책우위와 기능우위를 발휘함으로써 다요완 보세항구를 다롄 국제 항운중심의 핵심기능구역으로 발전하도록 해야 한다.

3. 계획의 진행현황 및 발전전망

3.1 기초시설 및 운송망

다롄항에는 현재 새로운 30만 톤급 원유부두, 30만 톤급 광석부두, 신항 유류제품부두 전면개조, 다요완 컨테이너 제2기, 3기 공정, 다롄완 압화부두 공정, 옛 항구 이전 공정 등이 진행 중에 있다. 다롄항은 현재 총 7억 위안을 투자하여 새로운 30만 톤급 원유터미널을 건설하고 있으며 이 전용터미널은 수심이 27미터로 설계되었고 연간 처리능력은 1900만 톤으로 설계되었다. 이 원유터미널은 완공 후 다롄항의 기존 원유터미널과 함께 더욱 경쟁력이 있는 유류제품 터미널 단지를 조성하게 되며 다롄항 유류제품 처리능력은 8000만 톤에 달하고 국내 수입원유의 운송비용도 대폭 감소할 것으로 예상된다.

다롄에서 선양, 창춘, 지린 등 지역으로 통하는 내륙 간선은 다롄항의 고객에게 보다 편리한 물류서비스를 제공하고 있으며 중국철도컨테이너 운송회사(CRCT)와 공동으로 설립한 합자회사는 다롄 철도 컨테이너중심지를 건설하였다. 다롄은 또 해상에서 2개의 컨테이너 수출 간선을 증설하였다.

3.2 항만간의 합작

다롄항은 후루다오(葫芦島) 시정부, 후루다오투자회사와 함께 후루다오 쑤이중(綏中)석탄터미널회사를 설립할 것에 대한 협의를 체결하고 내몽골석탄운송채널을 구축함으로써 쑤이중을 중국의 중요한 에너지 수출기지로 건설하기로 하였으며 다롄항은 멀지 않아 후루다오항의 최대주주가 될 전망이다.

다롄항은 또 단둥시정부와 항만합작협의를 체결하고 단둥 동강시(東港市)에 하이양홍(海洋紅)항만과 배후지산업단지를 건설하기로 하였으며 랴오둥반도 동쪽에 억 톤급 항만을 건설할 계획이다.

다롄항은 오랜 노력 끝에 2009년 4월, 끝내 진저우항의 주식을 사들여 진저우항의 2대 주주로 변신하였으며 두 항만사이의 합작은 더욱 긴밀해졌다. 다롄항으로부터 진저우항으로 흘러드는 광석화물 환적물량이 급속히 증가하였으며 프랑스 CMA CGM, 스위스 MSC, 일본 NYK와 MOL, 중국 OOCL(Orient Overseas International Co., Ltd) 등 5개 세계 20위에 드는 정기선사들이 사상처음으로 진저우항을 자신들의 운송시스템에 포함시켰다. 이리하여 진저우항은 북중국 항만 중에서 텐진항, 다롄항에 이어 세 번째로 해외거대선사의 수출항으로 지목되었다. ¹³⁾

다롄항은 또 랴오위(遼漁)항, 뤼순(旅順)항과의 합작을 가속화하여 지역 내 항만자원의 통합에 있어서 실질적인 발전을 거두었다. 다롄항은 이미 뤼순항의 최대주주가 되어 황도우완(雙島灣)의 개발을 주도하고 있다.

다롄항은 허베이성의 차오펬이뎐(曹妃甸)항만회사 및 지방 강철기업과

13) 금주항주식유한공사

합자회사를 설립하여 차오페이탄에서 2개의 25만 톤급 광석터미널 선석을 건설할 계획이다.

이렇게 하여 다롄항은 발해 서쪽으로는 진저우, 후루다오, 차오페이탄, 친황다오, 동쪽으로는 장허(庄河), 단둥에 이르기까지 이미 초보적인 지역화발전 국면을 형성하였으며 다롄시에서 건설하고 있는 주요한 부두들의 투자주체가 되었다. 이를 통해 다롄은 자원을 통합하고 합리적인 물류구조를 형성하며 명확한 분공과 질서 있는 경쟁을 유도한다.

3.3 발전전망

랴오닝성 정부의 예측에 따르면 2020년 다롄동북아국제항운중심이 건설되면 랴오닝성 연해항구들의 물동량 처리능력은 10억 톤에 달할 것이고 컨테이너 물동량 처리능력도 3500만 TEU에 이를 것이다. 그 중 다롄항의 물동량은 약 5억 톤 정도가 될 것이며 컨테이너 물동량은 2000만 TEU에 달하게 될 것이다.¹⁴⁾ 또한 다롄 국제 해운중심의 건설은 한중일 자유무역구의 형성에도 중요한 역할을 할 것으로 보인다.

14) 요녕성인민정부관공청

IV. 다롄항의 경쟁력에 대한 SWOT 분석

지난 30년 동안 중국경제는 놀라운 발전을 가져왔고 WTO 가입 후 중국의 국제무역 활동은 더욱 활발하게 진행되고 있다. 이러한 경제환경 변화에 따라 중국의 항만발전에도 커다란 변화가 일어났으며 주요 항만들은 앞 다투어 항만의 기초시설 건설에 투자를 아끼지 않고 있다. 중국의 주요 항만들은 모두 국제항운중심을 목표로 하고 있으며 향후 중국 항만들의 화물유치 경쟁은 날로 치열해질 것으로 보인다.

다롄항이 현재 처한 경쟁환경을 지역별로 살펴보면 동북아 지역에서 한국과 일본의 영향을 받고 있고 환발해지역에서 텐진항과 칭다오항의 영향을 받고 있으며 동북 지역 내에서 잉커우항, 진저우항, 단둥항 등과 경쟁적인 위치에 놓여있다.

다롄항에 대한 SWOT 분석은 다롄항뿐만 아니라 경쟁항만들에 대한 전면적인 연구를 통해 독립적인 요소들을 서로 연결하여 분석하는 것이다. SWOT분석을 통해 우리는 다롄항이 갖고 있는 장점과 단점을 파악하고 다롄항이 직면한 기회와 위기를 분석하여 보다 정확하고 실행 가능한 효과적인 발전전략을 제시할 수 있다.

1. 장점

1.1 천혜의 자연조건과 우수한 항만조건

앞에서 여러 차례 언급했듯이 다롄은 동북지역의 대외개방 창구이고 중국의 중요한 중공업과 양곡기지인 광활한 배후지를 갖고 있어 동북 지

역의 중요한 국제무역 도시이다. 또한 다롄항은 수심이 깊어 올 겨울 30년 만에 발해해역에 나타난 심각한 해빙(海氷)현상에도 “얼지 않는 항구”로 여러 언론들의 주목을 받았으며 동북과 화북지역의 화물들이 일시 다롄항으로 물리는 바람에 물동량이 급증하는 현상이 나타나기도 하였다.

다롄항은 국내외 컨테이너 운송노선 87개를 개통하였고 핵심항구 육지면적은 18km²에 달한다. 총 선석 수는 225개이고 그 중 전용선석이 84개, 1만 톤급 선석이 61개이며 파요완 신항이 완공되면 80여개 선석이 추가되고 8000TEU 이상의 초대형 컨테이너 선박이 정박할 수 있게 된다.

저탄소 친환경 영역에 있어서도 다롄의 유류부두는 이미 30년 연속 해양생태환경오염이 없는 항구로 선정되었으며 국내에서는 최초로 중수 회수, 해수열원 히트펌프, 해수담수화 등 새로운 기술로 항만의 에너지 수요를 충족시켰으며 환경보호에 최선을 다해왔다.



1.2 편리한 운송망

다롄항은 동북지역이 태평양과 세계로 나갈 수 있는 가장 편리한 통로이다. 다롄항은 원동지역과 남아시아, 북미 및 유럽으로 가는 화물을 환적하는 항구이며 북중국의 최대 국제무역항구 중의 하나로서 5가지 운송방식을 다 갖추고 있다. 다롄국제공항은 86개 국제국내노선을 갖고 있고 그 중 22개의 국제선을 가지고 있어 전국 공항 중 4위를 지키고 있으며 동북아지역의 가장 큰 항공화물운송기지이다. 다롄의 철도망은 동북, 화북과 연결되어 있고 선양-다롄 고속도로 동북의 주요 공업도시인 선양과 연결하고 있다.

1.3 양호한 도시 기능

다롄시의 총면적은 12,573km²이고 인구는 약 560만 명이며 4계절이 뚜렷하고 기후가 좋아 중국에서 가장 살기 좋은 도시로 손꼽히기도 한다. 다롄에는 수많은 광관명소와 유람지가 있어 북중국의 관광도시로도 유명하며 매년 수많은 국내외 관광객들이 몰려들고 있다.

다롄시에는 현재 34개의 금융기구가 있고 19개 외국은행과 금융기구가 다롄에 영업점을 설치하였다. 다롄금융기구는 세계 150여개 나라 및 지역과 결산시스템을 형성하고 있으며 북중국에서 가장 큰 국제결산중심이다.¹⁵⁾ 다롄은 외국계 투자기업, 해외기업과 금융기구의 상설기구가 가장 집중된 도시 중의 하나이며 경제기술개발구, 관광리조트단지, 그리고 동북 유일의 보세구가 있다. 다롄은 또 정부로부터 소프트웨어산업 국제화 시범도시, 국가소프트웨어 수출기지, 전국정보화 시점(試點)도시와 e-비즈니스 시범도시로도 명명 받았다.



1.4 정부정책의 지지

다롄항의 건설은 국가와 랴오닝성 정부의 절대적인 지지를 받고 있다. 국가는 동북3성의 경제를 발전시키기 위해 다롄항의 대대적인 개발에 정책적인 지지를 주었고 랴오닝성 정부는 다롄항을 중심으로 하는 성내 항만자원 통합 방안을 추진하고 있다. 또한 랴오닝성 정부는 다롄항의 기초시설 건설에 5년간 약 100억 위엔을 투자할 계획이어서 다롄항의 자금난을 해결해 주었다.

15) 대련시금융발전국

2. 단점

2.1 자연자원의 부족

다롄은 3면이 바다로 둘러싸여 있어 토지자원이 부족하다. 현재 조선, 석유화학, 강철, 기계 등 많은 배후지산업이 황해 해안선을 따라 분포되어 있는데 동북아 국제해운중심의 건설로 인해 "1도3만"의 발전공간이 날로 부족해지고 있다. 계속 현재의 추세로 개발을 해나간다면 토지자원의 제약을 받게 될 것이며 물과 전기 등 자원의 결핍을 초래하고 따라서 생태환경의 문제도 일으킬 수 있다.

2.2 배후지 경제

배후지의 경제발전은 항만의 발전에 직접적인 영향을 미친다. 다롄항 배후지는 컨테이너 물동량의 증가가 느리고 GDP 증가속도도 전국 평균 수준보다는 높았지만 허베이성 지역과 장강3각주의 증가속도에는 못 미치고 있다. 동북3성의 대외무역 총액은 871억 달러였지만 산둥성의 1226.2억 달러와 많은 격차를 보였고 전국 대외무역 총액의 4%밖에 되지 않았다.¹⁶⁾ GDP와 무역량의 증가속도가 느린 것은 동북지역을 주요한 항만배후지로 하는 다롄항의 발전이 허베이지역을 주요 배후지로 하는 텐진항과 산둥지역을 주요 배후지로 하는 칭다오항보다 뒤처지게 하는 주된 원인이다. 또한 동북3성은 전통적인 중공업기지이기 때문에 경공업 화물량이 기타 연해 지역보다 훨씬 적어서 수출 컨테이너량도 비교적 적다.

16) 陈宝玉(2007:13)

2.3 환적화물 물동량

환적화물 물동량은 항만의 허브항으로서의 기능을 평가하는 가장 중요한 지표라고 할 수 있다. 현재 다롄항의 국제컨테이너 환적비율은 매우 낮다. 아시아의 홍콩, 부산, 카오슝, 싱가포르 등 항만의 경우를 살펴보면 국제 컨테이너 환적비율이 일반적으로 40%를 넘는다. 그러나 다롄은 0.5%에 불과하여 이런 수준으로는 절대 국제항운중심의 역할을 담당할 수 없다(2007년 이전 기준). 북중국 국제컨테이너의 대부분은 부산항을 통해 환적되며 2004년 부산항의 국제컨테이너 환적량의 80%가 북중국 지역에서 발생하였다.

2.4 보세항구 규모와 정책

따요완 보세구의 면적은 7km² 미만이며 수출입화물과 내수화물 작업이 분리되지 않고 화주의 비용이 증가하여 보세기능을 제대로 발휘하지 못하고 있다. 따요완 보세항구는 항구, 물류 가공 등 3대 기능을 갖고 있으며 보세항구 내에서 세금, 외환, 통관 등에 관한 우대정책을 펼치고 있으나 중국 특유의 자유무역항구로서의 기능을 충분히 발휘하기에는 아직도 많은 문제점이 존재한다. 다롄은 앞으로 창싱다오에 30~50m²의 보세항구를 건설하여 따요완의 혼잡을 완화시키고 따요완의 산업구조를 조절할 계획이다.

2.5 높은 부채율

다롄은 국내 주식시장에 실패하자 황급히 홍콩주식시장에 상장하였으며 이는 결국 용자의 어려움을 초래하였다. 우선 가장 수익성이 좋은 식유제품과 컨테이너 업무를 홍콩주식시장에 상장시켰기 때문에 현재 기대

했던 만큼의 수익을 올리지 못하고 있다. 다음은 파요완 건설에 100억 위엔에 가까운 투자를 하면서 엄청난 부채를 짊어지게 된 것이다. 다롄항의 부채율은 47.7%나 되고 순이익이 1억 위엔이 안되며 재무비용이 3.46억 위엔, 관리비용이 4.79억 위엔이다.¹⁷⁾ 2008년 다롄항의 86.3%의 총 자산이 제대로 관리가 되지 않는 것으로 통계되었으며 전국 항만들이 연 평균 40억 위엔의 영업수익을 기록할 때 다롄항은 이에 못 미치는 37억 위엔을 기록하였다. 다롄항은 현재 국내 주식시장에서의 상장을 준비하고 있다.



<그림 4-1> 다롄보세항구 평면도

17) 中国财税法网

3. 기회

3.1 동북공업기지 진흥사업

중국의 개혁개방 이전에 동북지역은 중국의 가장 중요한 공업기지이자 경제적으로 가장 발달한 지역이었다. 그러나 개혁개방이 실시된 이후 급격한 경제발전 속도를 가져온 연해지역에 비해 그 발전 속도는 느리기만 했다. GDP와 공업증가치는 개혁개방 초기의 15%~20%에서 10%이하로 떨어졌다.

2003년 9월, 중국정부는 경제발전의 지역적 불균형을 완화시키고 경제발전의 새로운 성장점을 모색하기 위해 동북 옛 공업기지 재건에 대한 전략을 제시하였다. 이 전략은 가장 중요한 양곡생산기지, 목재기지, 에너지 및 원자재기지, 기계공업기지로서의 동북3성의 지위와 기능을 강화하는 것을 기본 전략으로 하고 있다.

다롄항은 동북3성에서 가장 크고 중요한 항만으로서 동북공업기지 진흥사업의 든든한 뒷받침이 되며 동북3성의 국제적 경쟁력의 중요한 요소가 되고 있다. 정부는 다롄항과 그 배후지인 동북3성의 경제발전이 서로 상부상조하면서 동북경제의 비약을 가져올 것을 기대하고 있으며 여러 가지 정책을 마련하여 다롄항의 발전을 대대적으로 지지하고 있다. 그동안 지역항만들과의 경쟁에서 점점 경쟁우위를 잃어가던 다롄항으로서는 그야말로 전례 없는 어마어마한 기회를 얻게 된 것이다.

동북공업기지 진흥사업이 추진됨에 따라 동북3성의 경제형태는 내수형 경제에서 외수형 경제로 전환되고 있으며 지역물류도 진일보 활성화되어 가고 있다. 다롄항은 이런 형세에 발맞춰 배후지 내륙항과 컨테이너 철도운송중심 및 컨테이너 야드 등 물류거점의 건설에 박차를 가하고 있

다. 다롄항은 이미 동북으로 통하는 10개의 정기 컨테이너열차와 선양, 창춘, 하얼빈 등 14개 내륙거점으로 구성된 컨테이너 물류네트워크를 형성하였다.

3.2 동북아국제항운중심건설

중국정부는 동북공업기지 진흥사업을 추진하기 위해 동북지역의 항구조건과 장점들을 충분히 이용하여 다롄항을 동북아국제항운중심으로 건설할 것에 대한 계획을 제기하였다. 정부의 정책적 지지와 경제적 지원을 받게 된 다롄항은 대대적인 기반시설 건설을 시작하게 되었고 몇 년 사이에 파요완 보세항구를 핵심으로 하고 창싱도공업구를 뒷받침으로 하며 황해-발해항구 경제권을 포함한 현대화, 전문화, 집약화 항구군을 형성하였다.

다롄항은 또 국제항운중심 건설에 대한 산업적 지지를 강화하기 위해 배후산업단지의 분포를 조정하고 석유화학, 장비제조, 조선 및 소프트웨어 등 4대 산업을 중점적으로 발전시켰으며 많은 기업들의 입주를 적극 추진하였다. 배후산업단지의 활성화는 항만에 거대한 화물물동량을 창조해 주었고 국제항운중심건설에 중요한 산업적 지지를 제공하였다.

4. 위협

4.1 한국과 일본

2003년 한국정부는 인천공항, 부산항, 광양항, 및 배후물류단지를 동북아의 관문으로 육성한다는 목표 하에 동북아 물류중심 건설을 추진하고

있으며 이미 여러 차례 중국을 방문하여 화물유치 전략을 펼치기도 하였다. 부산항의 신항 건설계획의 총 사업비는 약 11조 원에 달하고 29개의 컨테이너 선석이 건설되며 연간 처리능력은 956만 TEU가 증가될 것으로 전망된다.

일본정부는 도쿄, 요코하마, 오사카, 고베, 나고야, 요우카이치 등 6개 항만을 메가허브항으로 건설할 것을 계획하고 있으며 다양한 정책을 내세워 이미 부산항과 72개의 지선향로를 개설하고 있는 국내 항만들에게도 이 6개 항만을 적극 이용하라고 요구하고 나섰다.¹⁸⁾

이러한 환경 속에서 동북아 지역 항만 간의 화물유치 경쟁은 날로 치열해 질 것으로 보이며 다롄동북아국제해운중심에 대한 외국항만들의 위협도 만만치 않다.

4.2 텐진항과 칭다오항

환발해 지역은 랴오닝성, 허베이성, 산둥성, 베이징시 및 텐진시를 포함하고 있고 중국에서 공업이 비교적 발달한 지역이다. 이 지역의 주요 항구들로는 텐진, 칭다오, 다롄, 칭황다오, 잉커우, 옌타이(烟台), 르짜오(日照) 등이 있다. 2006년 9월, 중국교통부가 발표한 "전국 연해항구 분포계획"은 환발해 지역의 항만들을 랴오닝연해항구군(港口群), 진지(津冀)연해항구군과 산둥연해항구군으로 구분하였다. 랴오닝연해항구군은 다롄항과 잉커우항을 위주로 하고 단둥항과 진저우항과 함께 동북3성과 내몽골 동부를 주요 배후지로 한다. 진지연해항구군은 텐진항과 칭황도항을 위주로 하고 탕산(唐山)항과 황화(黃骅)항 등과 함께 베이징, 텐진 및 화북지역을 주요 배후지로 한다. 산둥연해항구군은 칭다오항, 옌타이

18) 중국국제해운망

항, 르짜오항과 위해항으로 구성되었으며 주로 산둥반도를 항만배후지로 하고 있다.

대부분의 문헌들은 다롄항, 텐진항, 칭다오항 등 환발해항구군의 경쟁이 치열하다고 지적하고 있다. 그러나 이 세 항만의 배후지 분포와 지역별 물동량 분포를 분석해 보면 아직까지 이 지역의 항만경쟁이 그렇게 심각하지 않다는 것을 알 수 있다. 우선 다롄항 화물물동량의 90% 이상은 동북3성과 내몽골 지역에서 오고 칭다오항 컨테이너 물동량의 90% 이상은 산둥, 산시(山西), 칭하이(青海) 간쑤(甘肅) 등 지역에서 오며 텐진항의 2003년도 수출입 총액의 약 80%가 허베이(河北) 지역에서 발생하였다. 이 세 항구의 중복된 배후지로는 산시(山西), 내몽골, 산시(陝西), 간쑤, 칭하이, 신장(新疆), 닝샤(宁夏), 허난(河南) 등 8개 지역인데 2005년도 이 지역의 무역총액이 세 항만의 전체 무역총액에서 차지하는 비율은 약 15% 정도에 불과했다. 그리고 이 지역은 또한 장강3각주 항구군과 주강3각주항구군의 항만배후지이기도 하기 때문에 다롄, 칭다오, 텐진이 세 항만의 경쟁에 대한 영향은 그리 크지 않다고 볼 수 있다. 19)

이 밖에도 환발해 C자형 지형은 항구들 간의 해상운송에는 편리함을 제공하였지만 육상운송은 그렇지 못하다. 동북3성의 화물을 육로로 칭다오항까지 운송하는 것은 매우 불편하며 산둥반도의 화물을 육로로 다롄항까지 운송하는 것은 거의 불가능하다. 이러한 육상교통의 불편함은 오히려 세 항만의 각자 발전에 유리한 조건을 제공하고 있다.

10년 전까지만 해도 다롄항의 물동량은 칭다오항과 텐진항의 물동량을 훨씬 초과하였고 다롄항은 이미 2001년에 화물물동량 1억 톤을 돌파하였다. 하지만 그 후 다롄항의 발전은 더디기만 했고 현재 다롄항의 물동량

19) 장평(2009)

은 계속 텐진항과 칭다오항에 뒤쳐지고 있으며 최근에는 천황다오항에 게
도 뒤쳐지고 있는 상황이다. 다롄항은 컨테이너 물동량과 수출화물물동
량에서 모두 텐진항과 칭다오항의 수준에 못 미치고 있다.

(단위 만TEU)

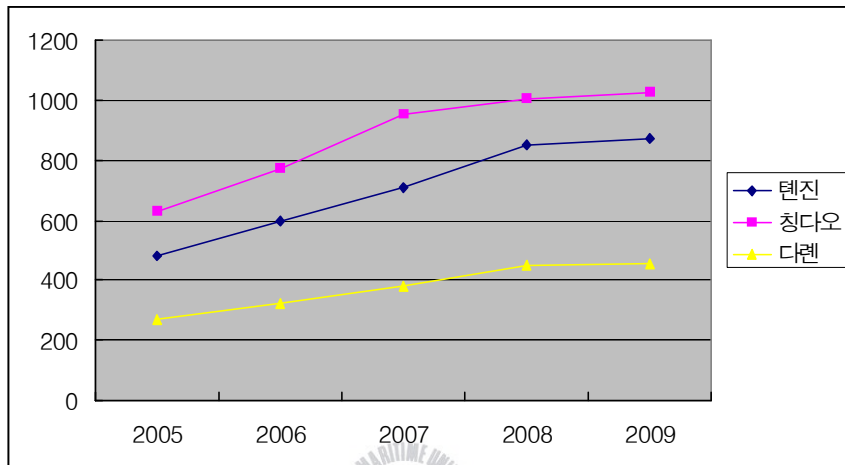


그림 4-2 환발해 3대항만 컨테이너 물동량 비교

(단위 만톤)

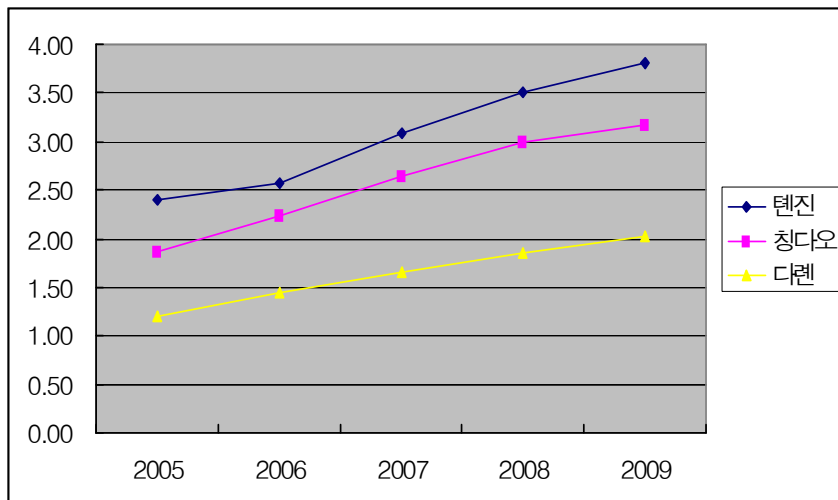


그림 4-3 환발해 3대항만 화물물동량 비교

다롄항은 지리적 조건이나 기반시설 면에서 기타 두 항만에 비해 결코 경쟁력이 떨어지는 것은 아니다. 하지만 화물물동량과 컨테이너물동량 모두 두 항만과 적지 않은 격차를 보이는 데는 배후지의 경제발전 속도가 가장 큰 요인이라고 할 수 있다. 동북3성의 GDP는 전국 GDP의 9%~10%를 차지하는데 이는 텐진항과 칭다오항의 배후지들과 다소 차이가 있다.

중국정부는 텐진항을 북방국제항운중심으로, 다롄항을 동북아국제항운 중심으로 건설하고 있고 산둥성 정부도 칭다오항을 중심으로 칭다오국제항운중심을 건설할 것에 대한 뜻을 내비쳤으며 이미 산둥성 내의 웨이하이항과 합자하여 컨테이너터미널을 운영하고 있다. 텐진항은 367억 위엔을 투자하여 항만의 규모와 기능을 향상시킬 계획이며 올해에는 화물물동량이 3억 톤을 돌파하고 컨테이너 물동량이 1000만 TEU에 달할 것으로 예상된다. 또한 텐진둥장(東疆)보세항구는 중국 최대 면적의 보세항구로서 2012년에 모든 건설이 완공될 예정이다.

환발해만 항구들이 모두 국제적인 항운중심건설을 목표로 하고 있고 앞 다투어 터미널 건설에 열을 내는 만큼 앞으로 국제물류에서의 세 항만의 경쟁이 불가피해 보인다. 텐진항과 천황도항 사이에 위치하고 있는 차오페이덴항은 현재 30만 톤급 광석부두와 원유부두를 건설하고 있으며 연간 하역능력이 각각 6000만 톤과 3800만 톤에 달할 것으로 예상되어 다롄항이 광석과 원유에서 갖고 있던 경쟁우위가 위협을 받게 되었다.

4.3 잉커우항

최근 몇 년 동안 랴오닝성 내의 잉커우, 단둥, 진저우, 후루다오 등 중소형 항만들이 너나 할 것 없이 항만건설에 박차를 가하고 있고 특히 대

형선석의 건설에 주력하고 있어 다롄항의 선석 우세가 위협받고 있는 반면 다롄항의 지리적 약세가 날로 부각되고 있는 상황이다. 다롄항은 여전히 동북지역의 대부분의 수출컨테이너 물동량을 장악하고 있지만 잉커우항과 진저우항의 추격이 만만치 않다. 잉커우항은 주로 양곡을 수출하고 진저우항은 주로 광석과 에너지 수출을 하고 있으나 이들 항만은 업무범위를 꾸준히 확장하고 있다.



<그림 4-4> 랴오닝성 항만 분포도

랴오닝성의 컨테이너 물동량은 2000년도의 122만 TEU에서 2005년에 368.9만 TEU로 증가하였으며 2000년에 비해 302% 증가하였고 전년도에 비해 23.5% 증가하였다. 그 중에서 다롄항이 차지하는 비중은 꾸준히 하향세를 긋고 있었고 기타 항만들은 모두 상승세를 이어갔는데 그 중에서도 잉커우항이 뚜렷한 발전을 보이고 있다(표 4-1 참조). 반면 다롄항

은 랴오닝성 항만 중에서 차지하는 비율이 1991년의 87.2%에서 2008년에는 38.9%로 감소하였다.

2007년 잉커우항의 물동량은 1.22억 톤으로 중국연해 항구들 중에서 10번째 억 톤급 항구 대열에 합류하였으며 2008년에는 물동량 1.5억 톤, 2009년에는 1.76억 톤을 기록하며 놀라운 상승세를 이어갔고 2010년에는 2억 톤을 기록할 것으로 예상하고 있다. 잉커우항의 컨테이너 물동량은

<표 4-1> 랴오닝성 4대 항만이 차지하는 컨테이너 물동량 비중

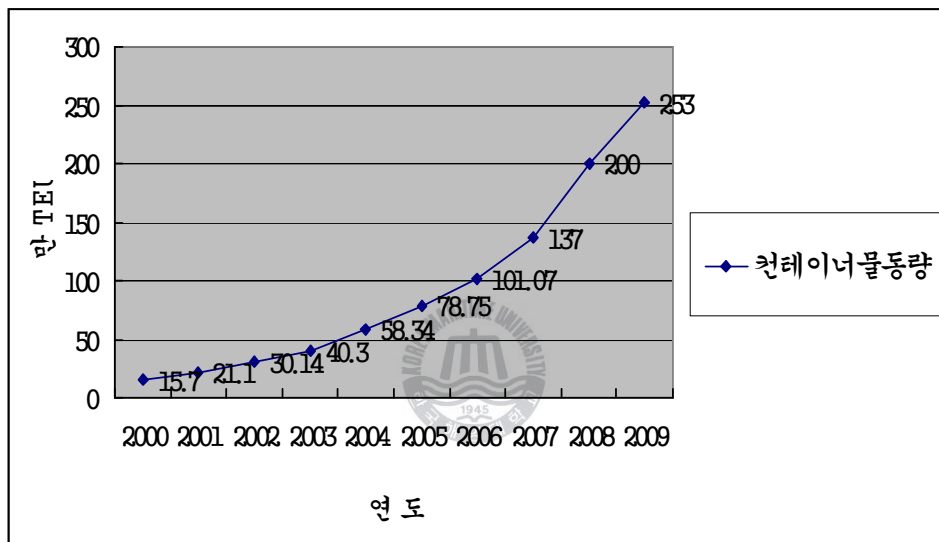
단위: 만 TEU, %

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
랴오닝성	122	149	178	221	299	369
다롄	82.9	81.6	75.6	75.4	74	70.4
잉커우	12.9	14.2	18.8	18.2	19.5	21.4
진저우	3.6	3.0	2.9	3.3	3.5	5.4
단둥	0.6	1.2	2.7	3.1	3	2.8

2007년 137만 TEU, 2008년에는 200만 TEU, 2009년에는 253만 TEU를 달성하였고 2010년에는 300만 TEU로 예상되며 5년 후인 2015년에는 다롄항을 초과할 것이라는 전망도 나오고 있다(그림 4-5 참조). 잉커우항은 올 1분기에 해상-철도 복합운송 컨테이너 물동량에서도 7.9만 TEU를 기록하며 133.5%의 성장을 보였고 전국 해상-철도 복합운송 1위를 차지했다.

잉커우항은 8개의 전용부두가 있고 20만 톤급 광석부두와 30만 톤급 원유부두를 가지고 있으며 컨테이너 야드면적은 400만㎡이다. 잉커우항은 이미 50여개 국가와 지역의 140여개의 항만과 연결되어 있고 일본, 한국 및 동남아 국가들과 십여 개의 국제정기항로를 개통하였다. 20)

2005년 4월, 랴오닝성 내 7개 도시는 “선양경제구건설에 대한 공동합작협의를” 체결하고 지역경제발전의 전략적 파트너가 되었으며 잉커우항을 랴오닝 중부 지역의 진정한 대외항구로 규정함으로써 다롄항에 적지 않은 영향을 미쳤다. 2008년 잉커우항은 화물물동량 23.6%의 성장세를 보였으며 현재 잉커우항의 국내 컨테이너 물동량은 동북지역 항구 물동량의 50%를 차지하며 랴오닝성 항만 전체 물동량의 30%를 차지하여 이미 동북지역 국내컨테이너 허브항이 되었으며 컨테이너 물동량이 지속적



<그림 4-5> 잉커우항의 컨테이너 물동량 변화

적으로 빠르게 증가하고 있다. 2008년, 잉커우항은 컨테이너 물동량이 전년에 비해 49%나 증가하여 발전속도가 전국의 항구들 중에서도 단연 선두를 달리고 있다. 다롄항과 잉커우항은 운송, 세금, 통관, 행정, 정책 등 여러 면에서 차이를 보이고 있어 다롄항은 적지 않은 압력을 받고 있다.

선양을 중심으로 하는 중부지역은 선양, 테링(鐵嶺), 푸순(撫順), 안산

(鞍山), 라오양(遼陽), 번시(本溪) 등 6개 도시가 있으며 잉커우시를 더해
서 "6+1"이라는 선양경제권이 형성되었다. 랴오닝성 중부지역은 동북 공
업기지의 핵심지이며 총인구는 2146만으로 랴오닝성 인구의 50%를 차지
하며 잉커우항의 직접적인 배후지이다. 이 지역은 대부분 중공업과 자동
차 산업이 주류를 이루고 있어 잉커우항에 풍부한 화물량을 제공해 준
다. 이 지역의 GDP는 약 8500억 위엔이며 랴오닝성 GDP의 65%를 차지
하고 공업 총생산은 랴오닝성의 52%를 차지하며 중공업생산은 60% 이
상, 강철 생산량은 90% 이상으로 잉커우항이 철광석과 강철화물을 처리
하는 데 유리하게 작용한다. 반면 다롄시의 GDP 3800억 위엔은 랴오닝
성 GDP의 29%에 불과하다. 현재 랴오닝성의 100%의 화학비료, 70%의
강철과 광석은 모두 잉커우항을 통해 환적되며 전체 동북지역을 놓고 볼
때는 60%와 50%가 잉커우항을 통해 운송된다.²¹⁾

그 밖에도 푸순석유화학회사의 석유운송통로가 잉커우항까지 건설되었
고 안산강철회사의 226억 위엔의 강철기지가 잉커우항에 자리를 잡았다.
잉커우항은 현재 선양경제권의 발전수요에 의해 샌런다오(仙人島)항구에
30만 톤급 원유부두를 건설하고 연간 처리능력 20만 톤급 자동차전용 부
두를 설계중이다. 잉커우항은 150억 위엔을 잉커우항 기반시설에 투자할
것이며 잉커우항을 대형화, 심수화(深水化), 정보화, 현대화, 자본화의 제
4세대 항구로 건설하여 다롄과 함께 동북아 국제해운중심의 핵심항구로
거듭나기를 계획하고 있다.

잉커우항 컨테이너 화물원천의 구조를 살펴보면 본지의 화물비율이 매
우 낮아 같은 시기 컨테이너 물동량의 10%밖에 안 된다. 그리고 랴오닝

21) 잉커우항만그룹



<그림 4-6> 잉커우항의 주요 항만배후지 분포

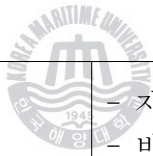


성 내의 기타 지역과 랴오닝성 외의 지역의 화물 증가폭이 비슷하다. 2006년 성 내 기타지역 화물은 같은 시기 컨테이너물동량의 30%를 차지하였으며 성외의 화물은 60%를 차지하였다. 이는 잉커우항의 헤이룽장 과 지린의 화물을 유치하는 데 있어서 상당한 경쟁력이 있다는 것을 설명한다. 그 원인 중 하나는 내륙 배후지와와의 거리에 있어서 잉커우항이 다롄항보다 200km나 단축할 수 있어 철도운송비용이 절약되며 따라서 지린성과 헤이룽장성의 많은 화물들이 잉커우항을 더 선호하기 때문이다.

잉커우항은 또 다롄항보다 일찍 현대화한 기업운영시스템을 도입하여 중국주식시장에 상장하여 거대한 자본을 구축하였다. 10년이 채 안 되는 기간 동안 총자산이 19억 위엔에서 398억 위엔으로 증가하였다. 반면 다

렌항은 중국주식시장에서의 상장에 실패하여 황급히 홍콩주식시장에 상장하였으나 자본구축에 낭패를 보고 말았다. 미국 발 금융위기가 몰아친 뒤 2009년 7월 16일 잉커항의 주가는 한 때 11.85위엔까지 올라갔지만 다롄항의 주식은 3.01 홍콩달러, 즉 2.64위엔에 불과하여 발행가에도 못 미쳤다. 그리하여 부채가 날로 늘어나고 있는 상황이다.

잉커우항의 지리적 위치와 중국 연해지대 컨테이너항만들의 분포를 분석해 보면 잉커우항이 수출컨테이너를 환적하기에는 불리한 점이 있다. 그러므로 잉커우항은 단기적으로는 국내 컨테이너운송을 핵심적인 발전 전략으로 두고 장기적으로는 수출 컨테이너 피더항이 되는 것을 전략적 목표로 해야 한다는 목소리가 높다. 요컨대 잉커우항이 다롄항의 발전에 가장 직접적인 영향을 미친다는 사실에는 변함이 없다.



<ul style="list-style-type: none"> - 천혜의 자연조건 - 편리한 운송망 - 양호한 도시 기능 - 정부의 정책적 지지 <p>(strength)S</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 자연자원의 부족 - 비교적 낙후한 배후지 경제 - 저조한 환적화물 물동량 비율 - 보세항구 규모와 정책의 한계 - 높은 부채율 <p>W(weakness)</p>
<p>(opportunity)O</p> <ul style="list-style-type: none"> - 동북 옛 공업기지 진흥사업 - 동북아국제항운중심 건설 	<p>T(threat)</p> <ul style="list-style-type: none"> - 한국과 일본 - 텐진항과 칭다오항 - 잉커우항

<그림 4-7> 다롄항에 대한 SWOT분석

V. 다롄항의 발전전략

다롄항은 동북아국제항운중심으로 발전함에 있어서 자신들의 역할을 지역적 발전 잠재력이 있고 국제적 경쟁력이 있는 항만종합물류경영자 및 항만자원개발자로 정의하고 있다. 그리고 다롄항의 최종적인 발전목표는 기능형 항만을 건설하고 물류서비스 수준을 전면적으로 향상시켜 제4세대 국제대형항만으로 성장하는 것이다. 이에 따라 다롄항의 장기적인 발전전략은 항만경영 국제화, 항만서비스 물류화, 항만관리 디지털화로 요약할 수 있다.

미래 발전전략을 수립함에 있어서 다롄항은 자신의 장단점과 처해있는 경쟁환경을 정확히 통찰하여 항만이 갖고 있는 장점은 더욱 부각시키고 단점은 점차 보완하는 방향으로 나아가야 한다. 또한 다른 국제항운중심 항만들의 성공사례를 참고하여 다롄항의 발전에 적극 응용해야 하며 장기적이고 지속적으로 발전할 수 있는 발전전략을 수립해야 한다.

1. 물류비용 절감을 위한 새로운 항구의 개발

미국 발 금융위기가 중국대륙을 휩쓸고 간 뒤 중국정부는 주로 외수에 의존하던 경제형태를 외수와 내수에 공동으로 의존하는 경제형태로 전환하게 되었으며 이런 변화는 국내물류량을 크게 증가시켰다. 국내물류량 면에서 다롄항의 우세는 사실 그리 눈에 띄지 않는다. 2009년 다롄항의 전체 물동량 2.7억 톤 중에서 깊은 안벽수심을 요구하는 물류량은 20% 정도 밖에 되지 않았으며 대부분의 화물은 10~12m의 수심이면 작업이 가능하였다. 이런 상황에서 종합물류비용의 높고 낮음이 항만의 미래 발전공간을 결정짓는 가장 중요한 요소가 되고 있다. 그러므로 다롄항은

점차 배후지에 근접하는 지역으로 항구개발을 추진해야 한다. 다롄항은 긴 해안선의 우세를 이용하여 다롄 범위 내에서 물류비용이 가장 낮은 지점에 새로운 항구를 건설하여 주변 항만과의 경쟁 열세를 극복해야 할 뿐만 아니라 새로운 수요가 발생하는 구역에 항구를 건설함으로써 화물 물동량 증가에 따른 요구를 충족시켜야 한다. 예를 들면 황해 북쪽에 새로운 항구를 건설하면 배후지와 의 거리에서 열세에 처해있는 상황을 극복함으로써 잉커우항과 단둥항으로 흘러드는 화물들의 일부를 다롄항으로 끌어들이 수 있다. 또한 발해만에 위치한 창싱도 북쪽에 새로운 항구를 건설함으로써 잉커우, 진저우, 판진, 후루다오 등 항만에 위협을 줄 수 있다. 이 밖에도 초대형선박의 등장에 대비하여 대형 크레인, 컨테이너 야드 확장은 물론 효율적인 작업시스템과 배후연계망 구축이 필수적이다.

기반시설과 항구 개발에 있어서 주의해야 할 점은 무리한 개발로 인한 자원의 낭비와 항만기업의 재무상황 악화이다. 그러므로 다롄항은 무조건 시장경제의 원리에만 따를 것이 아니라 정부의 정책적, 행정적, 자본적 지지에 의존해야 한다.

2. 배후산업단지 건설

글로벌회사들이 전 세계적 범위에서 자원 최적화를 이루어 나가는 과정에서 배후산업단지는 현대화 산업을 밀집시키는 가장 이상적인 지역이다. 항만이 장기적이고 지속적인 발전을 이어가려면 항만의 배후산업단지의 활성화가 필수적이다. 배후산업단지의 육성은 다롄항의 화물물동량 창출을 이끌어 낼 수 있어 동북3성 배후지의 느린 경제성장의 약점을 보완해줄 수 있다. 다롄항은 창싱도의 항만배후단지의 개발을 적극 추진하

여 전통적인 산업구조의 제한에서 벗어나야 한다.

또한 항만배후단지는 원자재와 제품의 운송회수를 줄일 수 있어 운송 비용을 최소화할 수 있다. 이 밖에도 해외 기업의 투자를 유치하여 경제 발달 국가의 가공업과 제조업을 항만배후지로 끌어들여 항만발전과 지역 발전을 동시에 이끌어야 한다. 화물창출형 항만으로 발전하는 것은 다롄항의 무궁무진한 미래 발전의 토대가 된다.

다롄항은 수심이 깊은 지역에 장비제조업, 조선업 등 산업을 배치함으로써 유리한 자연자원을 충분히 이용해야 한다. 또한 글로벌 기업인 인텔을 다롄의 배후산업단지에 성공적으로 입주시킨 경험을 살려 더 많은 글로벌 회사를 끌어들임으로써 다롄항 자체의 발전뿐만 아니라 도시 이미지 상승과 지역 전체의 경제성장을 도모해야 한다.

그러나 배후산업단지를 활성화함에 있어서 간과해서는 안 되는 중요한 문제가 있는데 그것은 바로 환경오염이다. 기업을 단지 내에 유치함에 있어서 무조건 경제적 이익만 따질 것이 아니라 심각한 환경문제를 야기시킬 수 있는지를 꼭 따져봐야 한다. 현재 세계적인 항만경쟁은 이미 항만기능의 경쟁 차원에 들어섰다고 볼 수 있다. 항만도시의 이미지와 사람들의 거주환경을 충분히 고려하여 친환경적인 항만을 건설해야 만이 항만의 장기적인 발전을 도모할 수 있으며 비로소 국제적인 항만으로 거듭날 수 있다.

3. 지역항만들의 통합

지리적 자원이나 자연자원은 무제한으로 개발할 수 있는 것이 아니기 때문에 항만들이 너도나도 항구와 터미널 개발을 한다면 언젠가는 자원이 고갈되기 마련이다. 이런 측면에서 항만들의 자원 통합은 필연적이라

고 할 수 있다. 게다가 통합은 이미 모든 산업에서 발전추세로 간주되고 있다.

다롄항과 랴오닝성 내의 기타 항만은 각자의 우위를 충분히 발휘하여 서로의 약점을 보완하여 기능이 보다 완벽한 항구군을 형성하여 동북아에서의 경쟁우위를 차지해야 한다. 현재 랴오닝성의 주요 항만들은 업무 분화가 전혀 이루어지지 않고 있어 서로 원유, 광석과 컨테이너 운송을 발전시키는 데 주력하고 있다.

다롄항은 앞으로도 계속 항만회사의 주식을 사들이는 형식으로 주변 항만들의 경영에 참여하여 자원배치의 최적화 목표를 달성해야 하며 서로 핵심 업무의 개발에 주력하여 경쟁력을 높여야 한다. 다롄항과 잉커우항은 컨테이너 운송에 있어서 서로 협력하여 소모적인 경쟁을 최소화해야 하며 양곡, 광석, 석탄 등의 운송에 있어서는 다롄항이 단둥항과 협력하여 합리적인 업무분배를 해야 한다. 다롄항은 또 원유운송에서의 우위와 진저우항 주변의 원유수요를 결합하는 방식으로 진저우항과의 업무 협력을 이끌어 낼 수 있다. 또한 석유의 운송에 있어서는 다롄항이 핵심 역할을 담당하고 잉커우항, 진저우항, 단둥항이 보조적 역할을 할 수 있다.

향후 다롄항은 컨테이너 간선운송에 중점을 두고 석유, 광석, 식량, 자동차 등 대량화물의 환적운송을 발전시키며, 잉커우항은 국내 컨테이너, 강철, 철광석 운송에 중점을 두고 원유, 양곡, 잡화운송을 전면 발전시켜야 한다. 단둥항은 벌크화물을 위주로 국내 컨테이너운송을 발전시키고 대규모의 벌크화물 운송을 담당해야 한다. 진저우항은 석유, 석탄, 양곡 운송을 위주로 하고 벌크화물과 국내컨테이너 운송을 발전시켜야 한다. 후루다오항은 석유화학제품, 벌크화물 운송을 위주로 하고 에너지 운송

을 담당해야 한다. 이렇게 다롄항을 중심으로 랴오둥반도의 질서정연한 항구군을 구성하며 기타 항만들은 다롄항의 피더항 역할을 담당한다.

4. 보세구 기능 강화

보세구는 중국 특유의 자유무역구라고 할 수 있는데 국제무역에 있어서의 자유무역구보다 자유도가 낮기 때문에 완전한 의미에서의 자유무역구가 아니다. 예를 들어 보세구 내 기업은 보세구 밖에서 외환계좌를 설립할 수 없고 외국기업인 경우 보세구 밖에서 지사나 영업점을 설립할 수 없으며 화물에 대한 통관효율이 현저하게 떨어지고 행정관리 주체가 명확하지 않다. 이 모든 것들은 입주 기업들의 운영비용을 증가시키고 대외무역개방 창구로서의 보세구가 그 기능을 제대로 발휘할 수 없게 발목을 잡고 있다.

다롄파요완보세구는 기존의 면세정책, 세금 환급정책 등을 진일보 확대시키고 가공무역(제조중심)과 물류배송(물류중심)을 기반으로 자유무역구의 기능을 수행할 수 있는 금융서비스(외환), 법률서비스 및 운송서비스 체계를 형성해야 한다. 오직 신속한 통관, 효율적인 업무와 정확한 정보통신시스템을 갖춰야만 보세구로 하여금 자유무역구의 기능을 제대로 발휘하고 인재, 자본, 물류 및 정보의 거대한 집산지가 되어 지역경제의 발전을 이끌 수 있도록 할 수 있다.

그 밖에도 다롄보세구와 다롄항은 통합관리시스템을 구축하여 부두에서 보세구까지의 전용터널과 육해공 복합운송 시스템을 형성해야 한다. 보세구의 정책과 관리를 항만운영과 통합적으로 관리하여야만 항만의 개방도와 자유도를 높일 수 있고 기업들의 물류비용을 절감시키며 항만의 업무효율을 향상시킬 수 있다.

VI. 결 론

다롄항은 중국 정부의 동북 옛 공업기지 진흥사업과 랴오닝성의 연해 경제구개발의 기회를 맞아 동북아국제항운중심으로의 발전에 박차를 가하고 있다. 그러나 다롄항과 세계적인 국제항운중심 사이에는 여러 면에서 여전히 많은 격차가 존재한다.

다롄항은 천혜의 자연조건과 유리한 지리적 위치를 갖고 있어 국제항운중심으로서의 기본조건을 갖추었다고 할 수 있다. 그러나 21세기 항운중심건설은 단순한 항만규모의 확장이 아니라 종합물류서비스 기능과 항만이 소재한 도시의 기능, 그리고 생태환경 요소까지 포함하므로 다롄항은 화물물동량 처리능력, 항만물류기능, 항만서비스의 질을 향상시켜야 할 뿐만 아니라 정보화, 지능화, 저탄소화 등 새로운 요소들도 고려해야 한다.

이 연구는 SWOT분석법으로 다롄항의 장점과 단점, 기회와 위협요소들을 분석함으로써 다롄항이 처한 내부적, 외부적 환경을 보다 정확하게 통찰하고 국제항운중심으로 발전하는 과정에서 반드시 실행해 나가야 하는 발전전략들을 제시하였다.

그러나 이러한 전략들의 실행은 현재까지 다롄항 스스로의 힘으로 실행해 나가기에는 적잖은 어려움이 존재한다. 다롄항과 랴오닝성 정부는 랴오닝성 내의 항만들의 자원통합에 대해 오랫동안 고민해 왔고 현재 일부 진행되고 있으며 앞으로도 계속 진행될 것이지만 통합과정에 있어서 각 항만마다, 각 지방 정부마다 이익충돌이 발생할 수 있기 때문에 반드시 랴오닝성 정부 또는 국가 차원의 정책적 지도가 있어야 하며 어느 한 항만이 아니라 전체 항만군이 발전할 수 있는 방안을 제시해야 하며 그

래야 전반적인 지역경제 발전과 더 나아가 국가의 경제발전에 긍정적인 영향을 미칠 수 있다. 또한 다롄항은 기반시설 건설에 대대적인 투자를 해왔기 때문에 새로운 항구건설에 있어서 재정적으로 여유롭지 못하며 정부의 지원에도 한계가 있다. 다롄항은 하루빨리 국내주식시장에 상장하여 외부자본을 충분히 활용할 수 있도록 하는 것이 중요하다.



참고문헌

- 索佩敏, 大連港与天津港暗爭环渤海樞紐地位, 人民网, 2006
- 鞏國强 張平, 环渤海港口群競爭現狀分析与展望, 管理与財富, 2009
- 李向平, 遼宁再議五港整合, 21世紀經濟報道, 2008
- 劉國華, 提升港口功能服務東北經濟, 遼宁日報, 2010
- 狄文君, 大連港全面建設第四代國際大港, 遼宁日報, 2010
- 丁昌元
- 馬亞靜, 提升大連港口競爭力的SWOT环境分析, 当代經濟管理科學, 2009
- 許輝, 海鐵聯運降低全程物流成本,大連港內貿集裝箱快速增長, 中國交通新聞网, 2010
- 黃海, 大連港做大集裝箱碼頭業務, 第一財經日報, 2005
- 陳永軍, 遼宁港口集裝箱運輸發展現狀及需求預測, 中國國際海運网, 2007
- 姚萍, 現代物流鏈中的集裝箱港口發展戰略, 中國港口集裝箱高峰論壇, 2004
- 蔡芸, 集裝箱港口物流系統的研究, 港口物流, 2004
- 孫鳳山, 港口發展現代化物流有爲有位, 集裝箱化, 2004
- 方奕 樂美龍, 港口物流現狀及發展思考, 中國航海, 2003
- 孫宏, 時代框架下的港口新發展, 航運, 2010
- 陳莹, 打好整合牌 發揮大連港龍頭作用, 中國水運報, 2009
- 宋春雪, 加快建設大連國際航運中心的思考, 网络財富, 2009
- 屠德銘, 大連東北亞重要國際航運中心功能与机构, 大連港口, 2003
- 白文華, 上海成爲新一代國際航運中心的經濟分析, 上海綜合經濟, 2002
- 張耀光, 大連港在建設東北亞國際航運中心中的作用, 地域研究与開發, 2006
- 蘇德勤 屈玉斌, 大連港集裝箱海鐵聯運現狀及發展展望, 中國港口, 2005
- 陳宝玉, 東北地區經濟發展与大連港吞吐量關係研究, 商場現代化, 2007
- 賈曉薇 孫虎, 論大連港在海洋經濟發展中的新思路, 現代商貿工業, 2009
- 田菲 賀奇, 大連港對其腹地經濟的影響研究, 港口科技, 2008
- 戚馨 韓增林, 大連港与營口港集裝箱運輸競爭力比較研究, 海洋開發与管理, 2009
- 張弘, 环渤海地區港口競爭力對比及大連港發展戰略探討, 城市建設与商業网点, 2009
- 蔡靜 于曉利, 論大連港与腹地發展的互動机制, 大連海事大學學報, 2007
- 吳國忠, 大連港集團改革實踐与啓示, 交通企業管理, 2007

陳浩 陳双喜，大連港在环渤海港口群的競爭力現狀分析及對策研究，航海技術，2004

孫宏，大連港集團歷史地位与作用，大連干部學刊，2005

陳娟 郭慶祝，大連港成爲東北亞航運中心的几点建議，世界海運，2005

薛惠全 趙冰，大連港香港上市助推港口快速發展，中國港口，2008

朱俊 張利鳴，遼宁營口港總体规划环境評價實踐，中國环境科學，2006

劉揚 盧明華，港口對城市發展影響的研究，首都師範大學學報，2009

翟繼光，略論我國保稅區的功能定位，國際商報，2003

劉燕喃，大連港口業發展的机遇及未來競爭策略，中國信息報，2009

王剛，遼宁港口群對東北經濟拉動作用分析，管理觀察，2009

李富佳 韓增林，遼宁港口物流業現狀分析及未來發展建議，海洋開發与管理，2008

劉容子 吳姍姍，环渤海臨海區域經濟發展態勢与憂患，中國人口資源与环境，2008

李靖宇 劉陽，全球經濟危机形勢下的环渤海經濟圈整体開發方略論証，2009

梁娜 張宗旺，簡析环渤海區域產業合作与發展的模式選擇，2008

錢平凡，振興東北老工業基地要實施產業集群發展戰略

程永軍 楊春華 姜曉丹，東北沿海港口集裝箱運輸現狀与發展，2008

蔡玉鳳 陳宁，无水港与沿海港口聯動發展研究



웹사이트

다롄항그룹: <http://www.portdalian.com/index.html>
잉커우항무그룹: <http://www.ykport.com.cn/>
따요완보세항구: <http://www.dlbpa.gov.cn/>
다롄컨테이너부두: <http://www.dct.com.cn/Index.asp>
다롄컨테이너주식회사: <http://www.dpcc.com.cn/>
다롄항만컨테이너터미널: <http://www.dpcmterminal.com/index.asp>
랴오닝성인민정부: <http://www.ln.gov.cn/>
텐진항: <http://www.ptacn.com/in.asp>
칭다오항: <http://www.qdport.com/>
중국물류와구매연합: <http://www.chinawuliu.com.cn/>
진저우항주식유한공사: <http://www.jinzhoupport.com/>
단둥항그룹: www.dandongport.com
중국항구: <http://www.port.org.cn/>
다롄정부망: <http://www.dl.gov.cn/main.html>

